Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7697**

14. Wahlperiode 29. 11. 2001

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Karlheinz Guttmacher, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 14/7408 –

Reformpläne für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (Nachfrage)

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes herrscht nach wie vor große Verunsicherung wegen der Reformpläne der Bundesregierung in diesem Bereich. Die Antwort der Bundesregierung auf unsere Kleine Anfrage „Reformpläne für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung“ (Bundestagsdrucksache 14/7019) war leider überaus unbefriedigend.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die langjährigen pauschalen haushaltsgesetzlichen Einsparauflagen haben bei der WSV seit 1976 unter Berücksichtigung der Wiedervereinigung und von kw-Vermerken (künftig wegfallend) der früheren Bundesregierung zu Personaleinsparungen von rd. 25 % geführt. Durch Effizienzgewinne aus bisher durchgeführten Organisationsreformen konnten diese Einsparungen zu einem großen Teil aufgefangen werden. Dennoch gibt es durch die kumulierende Wirkung verschiedener Einsparvorgaben Engpässe, denen seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) durch die Mobilisierung sämtlicher Effizienzpotentiale der WSV-Reform begegnet wird.

Die Reform der WSV (siehe auch Frage 4) hat zum Ziel, eine dauerhaft leistungsfähige und fachkomponente WSV zu erhalten, die einen wichtigen Beitrag zur integrierten Verkehrspolitik der Bundesregierung auch in Zukunft zu leisten hat, wobei durch Ausschöpfung innerer Reformpotentiale die betriebliche Effizienz und Wirtschaftlichkeit der WSV weiter verbessert wird. Hierbei kommt der verstärkten Kooperation über die Grenzen von Direktionen und Ämtern hinaus eine besondere Bedeutung zu. Ebenso wichtig sind Qualifizierungsmaßnahmen, die Mitarbeiter in die Lage versetzen, auch höherwertige Tätigkeiten auszuüben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 27. November 2001 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Daneben gelten die Grundsätze der WSV-Reform unverändert weiter:

- Delegation operativer Aufgaben möglichst auf die unterste Verwaltungsebene (Ortsbehörden)
- Dezentrale Resourcenverantwortung
- Zusammenführung sektoraler Fach- und Unterstützungsaufgaben zu einem möglichst optimalen Gesamtkonzept
- Einführung eines Controlling (u. a. Kosten-/Leistungsrechnung)
- Anpassung und Vereinfachung von Verwaltungsvorschriften
- Aufbau eines Personalmanagements (Personalentwicklungskonzept)
- Korrektur der inneren Aufbauorganisation der einzelnen Behörden
- Beachtung der Sozialverträglichkeit

Dem BMVBW ist bekannt, dass die bisherigen Strategien der WSV zur Bewältigung von Einsparauflagen (Rationalisierungsmaßnahmen, Leistungsreduzierungen, Arbeitsverdichtung) in Zukunft an Grenzen stoßen werden. Deshalb wurde Anfang August 2001 von der damit 1999 beauftragten Projektgruppe ein Gutachten Kernaufgaben der WSV abgegeben. Das Gutachten und die daraus zu ziehenden Schlussfolgerungen werden gegenwärtig zusammen mit der Personalvertretung, der zuständigen Gewerkschaft und der WSV eingehend erörtert.

1. Wann wird das in der Vorbemerkung der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksache 14/7019) angeführte, vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) am 7. Juni 1999 in Auftrag gegebene Gutachten zur „Konzentration der WSV auf Kernaufgaben“, dem Bundestagsausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zugänglich gemacht?

Das Gutachten ist nach Vorlage durch die Projektgruppe im August 2001 Abgeordneten auf Nachfrage zugesandt worden. Sollte seitens des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Wunsch nach Übermittlung geäußert werden, wird ihm das Gutachten durch das BMVBW zugeleitet.

2. Ist es richtig, dass die Projektgruppe Kernaufgaben der WSV zu dem Schluss gekommen ist, dass unter Zugrundelegung des Kabinettsbeschlusses vom 1. Dezember 1999 (Leitbild des „aktivierenden Staates“), die WSV heute überwiegend „Gewährleistungsaufgaben“ selbst ausführt, die wirtschaftlicher von Dritten wahrgenommen werden könnten?

3. Wenn ja, hat die Bundesregierung die Absicht, auf Basis dieser Schlussfolgerung im Rahmen der Reform der WSV künftig mit der Durchführung von Gewährleistungsaufgaben Dritte zu beauftragen?

   Wenn ja, welche Kostenbelastung entsteht dadurch für den Bundeshaushalt?

Die Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet:

Ob eine Vergabe von Aufgaben mit Gewährleistungsverantwortung an Dritte wirtschaftlicher wäre, war nicht Gegenstand des Untersuchungsauftrages. Die WSV beauftragt bereits seit Jahren Dritte mit der Durchführung von Gewährleistungsaufgaben. Ob und in welchem Maße eine weitere Erhöhung der Vergabequote dazu beitragen kann, fortgesetzte Personaleinsparungsauflagen zumindest kostenneutral zu kompensieren, wird Gegenstand der in der Vorbemerkung angesprochenen Erörterungen sein.

4. Trifft es zu, dass das BMVBW die Reform der WSV erst nach der Bundestagswahl durchführen möchte und was sind die Gründe hierfür?

Die WSV wurde in den Jahren 1976 bis 1978 einer großen äußeren Reform (= Reduzierung der Behördenstandorte um ca. 50 %) unterzogen. In der Folgezeit wurden ergänzend dazu unterschiedliche Aufgabenbereiche der WSV organisatorisch untersucht und optimiert.

Eine im Juli 1995 eingerichtete Arbeitsgruppe „WSV/Org 1995“ hat im Dezember 1995 ein Grobkonzept zur Neuordnung der WSV des Bundes vorgelegt. In Fortführung ihrer Arbeiten wurde zum 1. Februar 1996 eine Lenkungsgruppe beauftragt, unter Einschaltung von externem Sachverstand (Kienbaum Unternehmensberatung) diese Vorschläge zu einem Gesamtkonzept zur Reform der WSV weiter auszuarbeiten.

Die Entscheidung über die Umsetzung dieser Reformvorschläge wurde im September 1997 durch die damalige Leitung des BMVBW getroffen.

Die derart beauftragte und von den nachfolgenden Leitungen des BMVBW jeweils erneut bestätigte Entscheidung befindet sich zurzeit in der Umsetzung. So hat z. B. in diesem Jahr eine umfassende Analyse des Umsetzungsstandes der Reform stattgefunden. Erkannte Umsetzungsdefizite wurden in einer Klausur mit den Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen eingehend erörtert; ihre schnellstmögliche Abarbeitung wurde im Detail vereinbart.

Der weitere Fortgang steht demzufolge in keinem Zusammenhang mit der Bundestagswahl.

5. Wann sollen welche der 8 Empfehlungen der Projektgruppe Kernaufgaben der WSV aus dem Abschlussbericht umgesetzt werden?

Es wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Trifft es zu, dass es für den Bereich des Gehobenen Dienstes in der WSV eine Planstellensperre gibt?

Eine Sperrung der Planstellen – keine grundsätzliche Wiederbesetzungssperre – bis 31. Dezember 2001 musste vorgenommen werden

- zur Ermittlung der gesetzlichen Einsparungen,
- wegen des Wirksamwerdens von kw-Vermerken,
- zur Einführung einer neuen, stärker leistungsorientierten Entscheidungshilfe für Beförderungen und

wegen der zum 1. Januar 2002 in Kraft tretenden Delegation der Bewirtschaftung von Planstellen auf die nachgeordneten Bereiche.

7. Wenn ja, wie viele Anwärter konnten aufgrund der Stellensperre bislang nicht fest verbeamtet werden und was sind die Gründe dafür?

Derzeit haben 20 Anwärter die laufbahnrechtliche Probezeit erfolgreich absolviert. Dass diese Beamten nicht angestellt werden konnten, liegt in erster Linie an den gesetzlichen Einsparungen: Seit 1993 sind mehr als 100 Planstellen (12 %) aus diesem Grunde und wegen des Wirksamwerdens von kw-Vermerken weggefallen. Aufgrund der Altersstrukturen besteht allerdings die Möglichkeit, noch in diesem Jahr Anstellungen vorzunehmen.

8. Wie viele Beamte zur Anstellung sind 2000 und 2001 im Bereich der WSV eingestellt worden und wie viele sollen 2002 eingestellt werden?

Unter Bezug auf Frage 6 werden die Angaben zum gehobenen Dienst gemacht:

Einstellungen:	2000	=	11 Anwärter
	2001	=	18 Anwärter
	Für 2002 geplant	=	10 bis 15 Anwärter

9. Wie lang sind derzeit die Wartezeiten für Beamte zur Anstellung nach der Bewährung in der laufbahnrechtlichen Probezeit bis zur Lebenszeit-Verbeamtung?

Die Wartezeit bis zur Anstellung beträgt zurzeit je nach Laufbahn 0 bis 2 Jahre nach der Beendigung der Probezeit.

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es einen Missbrauch der beamtenrechtlichen Probezeit darstellt, wenn diese zur Lösung von Haushaltsstellenproblemen genutzt wird?

Ursache für die Verzögerung sind die haushaltsgesetzlichen Einsparungen einerseits und die dringend zur Aufgabenerfüllung erforderlichen Einstellungen von Nachwuchskräften andererseits.

11. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass ohne neue Planstellen/Stellen im Kapitel 12 03 für die neuen, zusätzlichen Aufgaben der WSV im Bereich Seeunfall-Nachsorge (Havariekommando, Schadstoffbekämpfungsschiff „SUBS“) ausreichend qualifiziertes und motiviertes Personal zu gewinnen ist?

    Gibt es bereits einen Leiter für das geplante Havariekommando?

Für den Bereich der Seeunfall-Nachsorge wurden Planstellen/Stellen eingeworben. Der Leiter des Havariekommandos wird zum 1. Dezember 2001 eingestellt.

Der Bau eines Schadstoffbekämpfungsschiffes ist für 2002/2003 vorgesehen. Stellen hierfür werden voraussichtlich aus der dann möglichen Stilllegung von 2 kleineren Schiffen gewonnen. Stellen für die Wertbegleitungsphase sind eingeworben.

12. Wie beurteilt die Bundesregierung Sorgen und den Vorwurf aus der Binnenschifffahrt, wonach wegen Personalmangels im Bereich der WSV notwendige Vorhaben beim Ausbau der Binnenwasserstraßen nicht zeitnah geplant werden könnten und reine Verwaltungsaufgaben schon heute nicht immer in der wünschenswerten Quantität und Fälligkeit erbracht werden?

Die Ursachen liegen insbesondere in der in den 80er Jahren vorgenommenen Etatisierung der sog. Bauleitungsstellen (Kap. 1203, TGr. 06) mit der Folge des Verlustes an flexiblen, bedarfsgerechten Anpassungen des Bauleitungspersonals, ferner in der Kumulierung von z. T. nicht belegten, gleichwohl in zurückliegenden Haushalten ausgewiesenen kw-Vermerken und den jährlichen haushaltsgesetzlichen Einsparauflagen. Allerdings sind die Handlungsspielräume im Rahmen der beabsichtigten Haushaltskonsolidierung begrenzt. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

13. Wie viele Investitionsmittel wurden von welchen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen 1999, 2000 und 2001 nicht abgerufen?

Die Minderausgaben sind der Tabelle zu entnehmen:

WSD		1999 [TDM]	2000 [TDM]	2001* [TDM]
Nord	Kiel	600	–30 400	–100
Nordwest	Aurich	–1 400	2 000	1 300
Mitte	Hannover	4 500	7 200	–6 800
West	Münster	1 200	33 000	11 500
Südwest	Mainz	–6 900	–20 300	–5 000
Süd	Würzburg	–10 800	–17 900	9 100
Ost	Berlin	13 500	3 300	–72 400
Summe		700	–23 100	–62 400
in % der zugewiesenen Mittel		+0,07 %	–2,3 %	–6,4 %

Minderausgaben/nicht abgerufen Mittel: (–); Mehrausgaben: (+)
* Voraussichtlich (Hochrechnung Stand 15. Oktober 2001)

Erläuterung:
Bei der Ermittlung wurden die Reduzierungen der Haushaltsansätze zur Förderung des kombinierten Verkehrs und die Baukostenzuschüsse der EU berücksichtigt.

14. Trifft es zu, dass das Personal der Titelgruppe 06 (Neubau) keine festen, auf eine ganz bestimmte Dienststelle bezogenen Arbeitsverträge hat?

Wäre es folglich möglich, Personal der Titelgruppe 06 zu anderen Dienststellen zu versetzen, falls dort Personalknappheit herrscht?

Die Vermutung trifft nicht zu. Die Arbeitsverträge beziehen sich auf bestimmte Neubauämter. Bei Verlagerung von Aufgabenschwerpunkten sind Versetzungen jedoch durchaus möglich.

15. Wie viele Investitionsmittel in den jeweiligen Dienststellen und wie viel Personal der Titelgruppe 06 ist vorhanden?

WSD	Investitionen im Jahr 2000 (Mio. DM) (soweit für Bauleitung relevant)	Bauleitungspersonal im Jahr 2000 (PJ)
Nord	102,0	150
Nordwest	49,0	92
Mitte	177,0	253
West	212,7	245
Südwest	115,0	153
Süd*	83,9	65
Ost	367,0	364
Summe	1 106,6	1 322

* einschließlich Investitionen, die von der Rhein-Main-Donau AG realisiert, aber von der WSD-Süd betreut werden

16. Warum wurde bisher ständiges Personal (Ingenieure aus dem Sachbereich 2 der Wasser- und Schifffahrtsämter) nicht mit Neubauaufgaben beschäftigt, mit einen finanziellen Ausgleich innerhalb der Titelgruppen?

Auch im Sachbereich 2 der Wasser- und Schifffahrtsämter (Betrieb, Unterhaltung, kleinere Ersatzinvestitionen) ist der Personalmangel ähnlich wie in Titelgruppe 06, so dass kein Spielraum für die Übernahme von Aufgaben aus dem Neubau besteht. Insoweit wird auch auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

17. Wäre es durch die in Frage 16 angesprochenen Maßnahmen möglich gewesen, eine Rückgabe von Investitionsmitteln aus dem Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen zu verhindern?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen. Die Rückgabe von Investitionsmitteln erfolgt insbesondere wegen langwieriger Verwaltungs- und Rechtsstreitverfahren, die die Realisierung von Neu- und Ausbauvorhaben verzögern.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333